Das

Rettungswesen zur See.

Von

Dr. jur. H. A. Schumacher.

Berlin.
C. G. Lüderitz'sche Verlagsbuchhandlung.
A. Charisius.

An einem stürmischen Septembertage des Jahres 1789 eilte die Bevölkerung von Shields in größter Aufregung zum Hafenbollwerk der Tyne, um von da mit Entsetzen einem Drama zuzuschauen, das vor ihren Augen in der Mündung des Stromes sich entwickelte. Ein stolzer Engländer, die Adventure, war vor wenigen Stunden, von Newcastle kommend, an ihrer Stadt vorbei und in's Meer hinausgesegelt; dann war das stattliche Schiff von einem wüthenden Orkane überfallen, und jetzt lag es auf einem Riff, zerschlagen und wrack. Deutlich sah man, wie die weißen Wogen über den dunklen Rumpf sich stürzten; an den Strand neben dem Bollwerk wurden die Trümmer der Schiffsböte geworfen, die von Bord gerissen waren, bald folgten Stücke der Betakelung und Theile der Ladung; man gewahrte in den Wanten die Menschen, die um Hülfe flehend die Hände rangen. Vergebens! schon ward die erste Leiche an's Ufer gespült; dann sah man, wie wieder Einer von der Besatzung in's Meer gerissen wurde. Da kam das Wrack plötzlich in heftige Bewegung; noch einmal, zweimal tauchten die Stumpfe der Masten aus den Wogen empor; dann verschwand für einige Zeit jede Spur des Schiffbruchs auf dem Wasser — nach kurzer Frist las man am Strande zwischen den Trümmern die Leichen der Ertrunkenen auf. Vor den Augen von Hunderten geschah dies Unheil; alle Versuche, Hülfe zu bringen, waren vereitelt worden; die Brandung hatte die Böte

der Lootsen und Fischer, die mit gewaltigster Anstrengung todesmuthig ruderten, zurückgeworfen; jede Verbindung zwischen dem Wrack und dem Lande war bei den Mitteln, die man besaß, unmöglich; das Meer hatte seine Opfer verschlungen, obwohl die seeerfahrenen Männer eines ganzen Hafenplatzes bereit waren, sie ihm zu entreißen.

Dieses Unglück wurde für Tausende ein Segen; die Männer, die dort ihre Ohnmacht, ihre Unfähigkeit zu helfen, so traurig gefühlt hatten, kamen zu der Ueberzeugung, daß es doch keine Unmöglichkeit gewesen wäre, die Schiffbrüchigen vor dem Verderben zu erretten, und aus dieser Ueberzeugung ging das Rettungswesen zur See hervor, dem so Mancher sein Leben verdankt, Seemann wie Nichtseemann; denn man beschloß, dem Tode der Menschen nicht mehr schwach und unthätig von den Küsten aus zuzusehen.

Es gab eine Zeit, in der man fast überall nur ein ohnmächtiges Bedauern dem jähen Tode der Seefahrer, dem Untergange von Schiffen auf hohem Meere und in den Küstengewässern zollte, wie ein für alle Mal mit der Schifffahrt untrennbar verbundenen Uebeln. Der Seemann selbst schaute stumpf und kopfschüttelnd auf die Opfer jener Elemente, die auch ihm unausgesetzt drohten; in den Küstenstrichen war selbst die Empfindung des Mitleids abgeschwächt durch die stete Wiederholung solcher Ereignisse, die dasselbe in Anspruch nahmen, und blos ganz besondere Gelegenheiten, außerordentliche Schrecknisse, vermochten es hin und wieder zu beleben; in's Binnenland verirrte sich nur selten die Kunde von Seenoth und Schiffbruch, und Jeder hielt es hier für selbstverständlich, daß leider das ferne Meer zahlreiche Todte fordere, da der Weg über die Wogen unsicherer sei, als der über das feste Land. Allein der Verkehr über die Meere wurde immer lebhafter mit der Aus-

bildung der Seefahrtskunde und des Schiffbaues; der Mensch fand immer zahlreichere Hülfsmittel, um im Kampf mit den Elementen sich zu beschützen und sie zu besiegen; immer weitere Kreise theilten das Interesse, daß an die Stelle jenes unkräftigen Mitleids eine eifrige Fürsorge trete, immer mehr Möglichkeiten erkannte man, dieselbe geltend zu machen. So wurde nach und nach viel von den Uebeln beseitigt, die früher für einmal gegeben gehalten wurden; seit man sich kräftigst bestrebte, den Gefahren der Seefahrt in jeder Beziehung vorzubeugen, und wenn sie doch eintraten, ihre Folge abzuschwächen, erkannte man die Unvollkommenheiten der früheren Anschauungen.

Häufig glaubt man, daß jene Gefahren der Seefahrt auf offenem Meere, im freien Wogenfelde am größesten seien; man denkt sich das Schiff mit seiner Besatzung in gewisser Weise als hülflos, wenn es einsam zwischen Himmel und Wasser auf den öden Wellen schwimmt, weit von jedem Beistand der Menschen entfernt. Trifft den Seefahrer dort ein Unglück, so ist es ein Zufall, eine seltene Fügung, wenn dem Wrack und den Personen auf ihm von Dritten Hülfe gebracht werden kann; nur in vereinzelten Fällen reicht der rettende Arm helfender Menschen bis in die offene See hinein. Allein bei den Fortschritten der Technik und der Wissenschaft wird es andererseits auch mehr und mehr beinahe ein Zufall, eine seltene Schickung, wenn ein gut gebautes, vollständig ausgerüstetes und richtig geführtes Schiff bei freiem Wasserraum den Elementen erliegt; auf offener See kann fast jeder Sturm glücklich abgewettert werden; anders angesichts der Küste. Während in früheren Zeiten der Seemann nicht wagte, das Ufer aus dem Auge zu verlieren, so fühlt er sich jetzt gerade am sichersten, wenn weit und breit kein Strand mit seinen Gründen und Klippen ihm droht. Sobald in seiner Nähe Land sich befindet, sobald dieses unter dem Winde sich zeigt, fürchtet er die Gewalt des Sturmes, die ihn hindert seinen Kurs zu verfolgen, die ihn beizu-

drehen zwingt, die das dem Steuer nicht mehr gehorchende Fahrzeug mit Sturzseen überschüttet und endlich auf die Untiefen und Riffe oder auf den oft weit unter dem flachen Meer fortlaufenden Strand wirft. Deshalb sind es besonders die Gefahren in den Küstengewässern, um die es sich handelt; überall wird es als Pflicht erkannt, ihnen wirksam vorzubeugen. Darum errichtet man Feuerthürme, Tagmarken, Baken und andere Wegweiser oder Warnungszeichen, baut eigene Zufluchtshäfen, legt Leuchtschiffe mit Lootsenstationen aus, verankert Tonnen und Bojen verschiedener Art, um die Untiefen zu markiren, und zeigt Sturmsignale nach den meteorologischen Beobachtungen.

Solche Maßregeln bilden ein reiches Gebiet der öffentlichen Thätigkeit, welches um so mehr gepflegt werden sollte, je größer die Schifffahrtsbewegung ist, die an den Seegrenzen eines Staates sich hinzieht, und wohl wäre es von Interesse, hierauf mit Rücksicht auf unser Vaterland näher einzugehen, da der Schifffahrtsverkehr, der seine Küsten berührt, ein sehr bedeutender ist; liefen doch allein in seinen Haupthäfen während des Jahres 1867 etwa 120,000 Schiffe unter den verschiedenen Flaggen ein und aus.

Allein alle jene Einrichtungen reichen nicht hin, selbst wenn sie noch so großartig in's Werk gesetzt werden; sie vermögen die Unglücksfälle nicht zu beseitigen. An Englands Küsten sind jene Vorkehrungen seit langen Jahren mit der größten Anstrengung und Einsicht hergerichtet worden; dennoch steigt Jahr aus Jahr ein die Zahl der Seeunfälle und mahnt daran, daß es auch gilt auf solche Maßregeln Bedacht zu nehmen, welche die Folgen bei den Schiffbrüchen und Strandungen abzuschwächen vermögen, wenn diese doch eintreten. Hülfe und Beistand ist zu bringen, sobald trotz der besten Beleuchtung und Bezeichnung der Fahrstraßen, trotz der zweckmäßigsten Organisation des Küstensignalwesens die Gefahren der Seefahrt in traurigen

Unfällen sich zeigen, und Schiffe, Ladungen, Menschen dem Untergange nahe bringen.

Die Thätigkeit, die hier zu entwickeln ist, kann nicht ohne Weiteres als eine öffentliche angesehen werden. Mit der Bergung von Schiff und Ladung, auf die wir hier nicht näher eingehen können, sind nach den Gesetzen aller Staaten civilrechtliche Ansprüche verbunden, welche dieselbe in der Hauptsache als eine Privatangelegenheit erscheinen lassen; die Errettung der Menschen aus Schiffbruch und Seegefahr, von der wir ausführlicher handeln wollen, ist eine Pflicht der Humanität, die dem Einzelnen als Menschen obliegt.

Zur Erfüllung dieser Pflicht sind natürlich in erster Linie die Küstenbewohner berufen; meistens sind sie allein im Stande, den Gefährdeten beizustehen; ihre erste und nächstliegende Aufgabe ist daher die Rettung aus Sturm und Wellen. Sehen wir ab von den vereinzelten Punkten der Küste, an denen ein geregelter Hafenbetrieb existirt, und betrachten wir die gewöhnlichen Verhältnisse, die am Meeresstrande sich zeigen! Da sind nur die Bewohner einsamer Seedörfer auf ihren Reisen über die Watten und Gründe, sowie von ihren zerstreuten Wohnsitzen aus, die Zeugen von Strandung und Unglück. Es sind die Zeiten vorbei, da man an den meist schwer zugänglichen, der Cultur verschlossenen Seeufern lediglich daran dachte, daß die Schiffbrüche durch Strandgut und Seewurf Gewinn brächten und daß dieser Gewinn zum Theil von dem Untergange der Menschen abhängig wäre. Allein die Männer an der Küste, die bei dem Hinausgehen in die Brandung und bei der Fahrt über die Riffe gewohnt sind, ihr eigenes Leben tausendfach auf's Spiel zu setzen, rauhe, reckenhafte Naturen starken Schlages, achten nirgends das Leben anderer Menschen so hoch, wie sie sollten. Dies gilt von der Küstenbevölkerung selbst der civilisirtesten Länder Europas, und es ist keine Sage, daß noch zu Anfang dieses Jahrhunderts in manchem deutschen Seedorfe allsonn-

täglich gebetet wurde: Gott segne unsern Strand! Dieser Wunsch war nicht so ruchlos, wie er vielen Ohren klingen mag; er beruhte lediglich auf der Idee, daß es erlaubt sein müsse, um eigenen Vortheil zu bitten, sobald es unmöglich sei, Anderer Nachtheil zu verhindern. Jene Männer, die in ihrer ärmlichen Lage um einen mit Schiffstrümmern und Ladungsstücken besäeten Strand beteten, zeichneten sich auch als muthige unverdrossene Retter aus, wenn es galt; allein sie vergaßen gar leicht, daß die Erfüllung jenes Gebetes auf einer Lebensgefahr anderer Menschen beruhte, in der sie vielfach mit den schwachen Strandböten, den offenen Fischerschaluppen, denen sie ihr eigenes Leben anvertrauten, nicht im Stande sein könnten zu helfen und zu retten. Wie manches Schiff sahen sie nicht schon untergehen, wenn ein Orkan die weißen Häupter der Brandung ohne Unterlaß rings um ihr Eiland aufthürmte, ohne daß sie auch nur daran denken konnten, das Land zu verlassen, um Hülfe zu bringen! Wie oft eilten sie nicht schon in stürmischer Nacht zusammen, wenn ein Nothschuß gefallen war, und suchten vergebens im Dunkel nach dem Fahrzeuge, von dem er abgefeuert worden, bis sie kopfschüttelnd heimkehrten in dem Wahne, sich getäuscht zu haben! Wie oft fanden sie nicht in der Morgendämmerung an dem Strande vor den das Dorf schützenden Dünen die Leichen unbekannter Seemänner, welche sie stumm und finster auf dem Kirchhofe neben den anderen namenlosen Leuten, die das Meer ausgeworfen, zur Ruhe bestatteten! So schwächt sich allmälig in jeder Küstenbevölkerung der edle Drang, Menschen das Leben zu erhalten, wie von selbst; es verstärkt sich die Neigung, Gefährdete für verloren zu halten, und die Resignation, welche trotz aller Waghalsigkeit des Augenblicks bei längerer Ueberlegung die eigene Kraft unterschätzt. Allein wie schwach zeigt sich diese Kraft, wie gering ist für jene Küstenbewohner die Möglichkeit, im Schiffbruche zu retten. Gilt es, in den Seegewässern den Menschen zu

Hülfe zu kommen, die in höchster Todesnoth schweben, so muß der Retter meistens einer noch größeren Lebensgefahr sich Preis geben, wenn nicht außerordentliche Umstände ihn begünstigen. Soll er im leichten Bote hinaus zum wogenumschäumten Wrack des stattlichen Dreimasters, das auch mit gekappten Masten seiner Mannschaft für einige Zeit noch leidlich sicheren Stand zu bieten vermag: so muß er gegen den Sturm in Seegang und Brandung hineinrudern, jeden Augenblick der Gefahr ausgesetzt, daß sein Boot dem Andrang der Wogen nicht widersteht, von ihnen auf einer Sandbank zerstoßen oder an einem Riffe zerschellt wird. Uebersteht das Fahrzeug auch jene Fährlichkeiten, so droht doch jede Woge, dasselbe mit Wasser bis an den Bord zu füllen, daß es sinken muß, oder seinen Kiel nach Oben zu werfen, sodaß die Ruderer, wenn sie nicht in's Meer hinaus geschleudert werden, unter den Planken begraben sind. Wir sehen ab von den Fällen einer wirklichen Verwilderung und Verwahrlosung der Menschen am Seegestade; das soeben in wenigen Zügen vorgeführte Bild von dem Verhältniß der Küstenbevölkerung zu Schiffbruch und Rettung trifft für die Küsten christlicher Culturländer mindestens in so weit zu, als sich jenes Verhältniß nirgends günstiger findet, wo nicht künstliche Mittel angewendet sind. Um diese handelt es sich aber gerade. Wenn überall an dem Meerstrande, auf den einsamen Ausläufern des Festlandes, auf kaum bewohnten Inseln zur Rettung Schiffbrüchiger geschehen soll, was nur geschehen kann: dann muß für eine Unterstützung der Küstenbevölkerung gesorgt werden. Es leuchtet ein, daß ein Doppeltes Noth ist: einestheils muß in die Bevölkerung der Impuls gebracht werden, daß sie noch mehr thut, als sie aus eigenem Antriebe thun möchte, daß sie mit Anspannung aller Kräfte unter den äußersten Anstrengungen bei jedem Seeunglück für die möglichste Erhaltung der Menschenleben sorge; anderentheils müssen den Küstenbewohnern solche Hülfsmittel geschafft werden, daß sie zu

retten vermögen, ohne sich selber in eine Gefahr zu begeben, welche noch größer ist, als die, aus der sie befreien wollen; daß sie retten können, auch wo mit den Geräthen ihres Dorfes oder ihrer Insel jeder Beistand unmöglich wäre.

In den beiden angegebenen Beziehungen, in moralischer und materieller Hinsicht die Küstenbevölkerung zu unterstützen, das ist die Hauptaufgabe der Organisation, die wir als das Rettungswesen zur See bezeichnen; alles Uebrige, was noch in dieses Bereich fällt (z. B. Nothapotheken für Schiffbrüchige, Sorge für die Hinterbliebenen der bei Rettungsversuchen Verunglückten) hängt mit dieser Hauptaufgabe zusammen, und ausgeschlossen ist Alles, was nicht mit derselben in Verbindung steht (z. B. das Versehen der Seeschiffe mit Sicherheitsvorkehrungen und mit Hülfsmitteln zur Rettung ohne Beistand Dritter). Aus dem Angeführten ergiebt sich, daß es nicht in erster Linie der Staat ist, welcher für das Rettungswesen an den Küsten zu sorgen hat, sondern die Gesellschaft. Wenn es gilt, im äußersten Momente der Noth Hülfe zu bringen, vielleicht unter Gefährdung des eigenen Lebens, da ist nicht das Gesetz oder die Vorschrift der Regierung das durchschlagende Motiv zu raschem Entschluß und zu kühner That; da unterstützt vielmehr den guten Willen Derer, die Hülfe zu bringen vermögen, am kräftigsten die Aufmunterung des Volkes selbst. Den Ansporn zum Handeln muß neben dem Triebe der eigenen Brust das Bewußtsein bilden, daß im Namen einer Nation zu handeln ist, welche auf jede That achtet, die an den Seegrenzen ihres Landes im Dienste der Humanität vollführt wird. Und andererseits, wenn die Männer im Binnenlande, die ruhig und behäbig in ihren reichen Städten sitzen, erst wissen, wie es an den Küsten ihres Landes aussieht, wenn sie die Wege sehen, auf denen dort Besseres zu erreichen ist, so erkennen sie leicht, sofern die maritimen Inter-

essen ihnen nicht fremd geworden sind, daß es eine Ehrenpflicht sei, die Uebelstände, die noch dem Rettungswerke entgegenstehen, zu beseitigen. Dies hat jedes Volk gezeigt, dem nicht die Kraft der Selbsthülfe durch Bevormundung von Oben verloren gegangen ist; überall, wo man sich nicht gewöhnt hat, jede im allgemeinen Interesse zu beginnende Thätigkeit Staatsorganen zuzuweisen, ist im Rettungswesen ein für die Selbsthülfe des Volkes höchst geeignetes Feld erkannt worden. Freilich hat man in Dänemark, in Schweden und Norwegen, in dem Preußen der alten Zeit geglaubt, daß die Regierung eintreten müsse, wenn das Volk zaudere, die ihm obliegenden Pflichten zu erfüllen; allein die Entwickelung des Rettungswesens in anderen Staaten beweist, daß eine volksthümliche Organisation der hier in Frage stehenden Aufgabe in jeder Weise besser, oder mindestens doch ebenso wohl gewachsen ist, wie ein Apparat von staatlichen Behörden.

Den Weg, der zu beschreiten ist, hat uns Shields gezeigt, ein Ort von kaum 10,000 Einwohnern. Sofort nach dem schrecklichen Unglück der Adventure traten dort thatkräftige Männer zusammen, einen freien Verein zu begründen, um in den Gewässern der Tynemündung wirksamer als bislang den in Seegefahr schwebenden Menschen zu helfen. Jene Männer versuchten es nicht, die Behörden für diese Aufgabe verantwortlich zu machen; sie legten vielmehr selber Hand an's Werk, und so entstand die erste Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Diese bestimmte sofort klar und genau die Aufgabe, die jedem ähnlichen Verein gegeben werden muß; ihre Stifter wollten in ihrem Kreise einestheils durch Verleihung von Lohn und von Ehrengaben und anderentheils durch Beschaffung möglichst vollkommener Geräthe die Küstenbevölkerung anregen, mit mehr Kraft und mehr Erfolg als zuvor dem Rettungsdienste sich zu widmen. Der Kreis, in dem diese Gesellschaft wirkte, war freilich ein sehr beschränkter; allein sowie bei der Gefähr-

lichkeit der dortigen Gewässer jene Vereins-Wirksamkeit sich als eine gesegnete erwies, folgte man in anderen Städten, zunächst Northumberlands, ihrem Beispiele; nach und nach begann an vielen Punkten der englischen Küsten eine erste Organisation für das See-Rettungswesen zu erstehen. Selbst nach Amerika pflanzte diese Bewegung sich fort; zu Boston bildete sich im Jahre 1791 die erste Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in den Vereinigten Staaten, die dann in diesem Jahrhundert eine Reihe von Nachfolgerinnen erhielt. Für uns ist die Entwickelung des Rettungswesens in England das lehrreichste Beispiel. Dort zeigte sich als Frucht der von Shields ausgegangenen Bewegung in den ersten beiden Decennien unseres Jahrhunderts eine Menge verschiedener localer Vereine, meist nur an den Mündungen größerer Ströme, stets mit sehr kleinem Wirkungskreis; jede Association bestand für sich, beschränkt in ihren Mitteln und in ihren Leistungen. Es fehlte ein Band unter diesen Vereinen; an weiten Strecken der Küsten sah man nach wie vor den Unglücksfällen in resignirter Haltung zu, ohne helfen zu können. Da entwarf im Jahre 1823 W. Hillary den Plan, jenen verschiedenen Bestrebungen einen kräftigen Rückhalt zu geben durch die Begründung einer allgemeinen Vereinigung zur Rettung Schiffbrüchiger, einer Gesellschaft, deren Aufgabe es sein sollte, durch Geldzuschüsse für Belohnungen und Löhnungen, sowie durch die Lieferung von möglichst guten Rettungsgeräthen die sämmtlichen localen Vereine in ihrem Wirken zu unterstützen. Hillary's Idee fand warme Freunde; am 4. März 1824 ward jene Gesellschaft zu London begründet; der König ward ihr Protector, der Erzbischof von Canterbury ihr Präsident, und eine Zeit lang gedieh die Thätigkeit für die Rettung aus Schiffbruch in bisher nicht gesehener Weise.

Diese Bestrebungen wurden damals sogar zum europäischen Festland hinüber getragen. Es ist characteristisch, daß die Holländer das erste Volk unseres Continents waren, welches die

maritimen Interessen hoch genug achtete, um dem in England gegebenen Beispiele zu folgen. Im Jahre 1824 begründete A. Fock zu Amsterdam eine Rettungsgesellschaft für die holländischen Küsten von der deutschen Grenze bis zur Maasmündung, und W. van Houten zu Rotterdam einen gleichen Verein für die Küsten von der Maasmündung bis zu der belgischen Grenze; diese beiden Gesellschaften haben bis zum heutigen Tage in nicht unzweckmäßiger Theilung des Arbeitsfeldes neben einander gewirkt. Für die speciellen Bedürfnisse einzelner Hafenplätze traten dann auch in Frankreich Vereine in's Leben, z. B. während der zwanziger Jahre in Boulogne, Calais und Dünkirchen, deren Wirksamkeit indessen nie eine hervorragende gewesen zu sein scheint.

Die Verpflanzung des Rettungswerkes nach dem Continent war eine der segensreichsten Folgen der Stiftung Hillary's. In England selbst kam sein Werk bald in Verfall; als er am 5. Januar 1847 verstarb, bestand von demselben wenig mehr als der blühende Localverein auf der Insel Man, den er mit persönlicher Aufopferung in's Leben gerufen hatte. Wenngleich an einer Reihe von einzelnen Punkten das Rettungswesen mit großem Erfolge betrieben wurde, zeigte sich doch das Band, das Hillary um diese verschiedenen Vereinigungen durch die allgemeine Gesellschaft hatte legen wollen, sehr bald als viel zu schwach; es ward kein allgemeines Interesse für die Centralgesellschaft wachgerufen, weil sie eine blos subsidiäre Stellung einnahm, nur zur Unterstützung der selbstständig handelnden Einzelvereine da sein wollte.

Allein wie das englische Rettungswerk durch einen Unglücksfall in der Tynemündung zuerst hervorgerufen war, so wurde es auch durch einen solchen wieder zu frischem Aufschwung erhoben. Bei einem Rettungsversuche verunglückten am 4. December 1849 vor Shields 22 Personen, und dies Ereigniß genügte nach Allem, was vorangegangen war, um den

Bestrebungen einen neuen Impuls zu verleihen. Der Herzog von Northumberland nahm sich derselben auf das Eifrigste an; die allgemeine Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wurde in einem neuen Sinne zu einer National-Vereinigung umgestaltet, indem sie direct das Rettungswesen an den gesammten Küsten in die Hand nahm; die bestehenden Einzelvereine wurden zu Theilen eines großen Organismus, und es gelang, dieses Ganze zu einem Werke des gesammten britischen Volkes zu erheben; es hielt nicht schwer, in England allgemein die Ueberzeugung zu erwecken, daß es eine nationale Ehrenpflicht sei, an den Seegrenzen des eigenen Landes das Unglück der Schiffbrüchigen, soweit es nicht zu beseitigen sei, möglichst zu mildern; im ganzen englischen Volke zeigte sich ein so reges Verständniß für die eigenen maritimen Interessen, daß sehr bald aller Orten die Sympathien dem Rettungswesen an den Küsten sich zuwendeten und dieses, wirksam von dem Handelsamte und anderen Behörden unterstützt, zu den populärsten Unternehmungen gehörte. Die Royal National Lifeboat Institution wurde bald der Stolz jedes Briten.

Die Organisation dieser Gesellschaft, deren Protectorat die Königin Victoria in erster, Prinz Albert und Leopold von Belgien in zweiter Linie übernahmen, ist sehr einfach; Mitglied derselben ist Jeder, der einen einmaligen Beitrag von mindestens 10 £ oder eine jährliche Gabe von 1 £ entrichtet; in geeigneten Kreisen bilden sich Zweigvereine — jetzt bestehen ihrer 171 — aus der Mitte jener Vereinsgenossen; ihre Gesammtheit wird durch die General-Versammlung repräsentirt, welche im März jeden Jahres zusammentritt, die Fundamentalbeschlüsse faßt und die leitenden Personen ernennt: die Präsidenten und Vice-Präsidenten, sowie die Mitglieder des Verwaltungsrathes, der aus seiner Mitte den geschäftsführenden Ausschuß niedersetzt. Die Vorstände der Zweigvereine sind nicht selbstständig, sondern diesem Ausschusse untergeordnet; in ihm concentrirt sich

daher die gesammte Thätigkeit der Gesellschaft, welche, wie die des Shieldser Vereins, in der doppelten Beziehung sich zeigt: in der Unterstützung der Küstenbewohner durch Löhnungen und Ehrengaben, sowie durch Rettungsgeräthe bester Art.

Der neue Aufschwung, den die so organisirte Gesellschaft seit 1853 dem Rettungswerke an den englischen Küsten zu verleihen wußte, verfehlte auch auf dem europäischen Festlande seine Wirkungen nicht; in einigen Ländern wandte, wie gesagt, die Regierung dem Rettungswesen sich zu, so in dieser Zeit z. B. zuerst in Dänemark und auf's Neue in Preußen. An anderen Orten tauchte indessen der Gedanke auf, dem englischen Vorbilde nachzueifern, besonders in Frankreich, in dessen Hauptstadt damals der erste Versuch gemacht wurde, das französische Rettungswesen einheitlich zu organisiren.

Der Verlauf dieser Bewegung in Frankreich ist von nicht geringem Interesse. Freilich trat schon im Jahre 1853 ein Kreis von Männern zusammen, welche die ganze Tragweite der Aufgabe zu würdigen vermochten; allein man kam doch bald zu der Ansicht, daß ohne Initiative Derjenigen, die durch ihre officielle Stellung zunächst zur Ausführung berufen gewesen wären, ein großes allgemeines Unternehmen nicht in's Leben zu rufen sei. Das in Privatkreisen Begonnene kam bald in die Hand des Ministeriums für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten, und es hatte längere Zeit den Anschein, als werde Frankreich auf diesem Gebiete ähnlich verfahren, wie auf so manchem anderen, welches von Privaten besser zu cultiviren wäre, als von Seiten des Staates. Die Verhandlungen dauerten lange; 1860 wurde von mehreren Ministerien eine gemeinschaftliche Commission niedergesetzt, um über den Weg zur Erreichung einer vollständigen Organisation des französischen See-Rettungswesens zu berathen und zu berichten. Rouher, von dem dieses ausging, war entschieden der Ansicht, es gelte eine Lücke in der Reihe der staatlichen Functionen auszufüllen;

allein jene Commission gelangte zu einem anderen Ergebniß; denn ihre Berathungen riefen die Centralgesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hervor, welche mindestens in ihren Grundzügen dem englischen Muster sich anschließt. Jene Commission ward, nachdem sich 1863 ein Verein für die provençalische Küste gebildet hatte, durch kaiserlichen Erlaß vom 8. August 1864 beauftragt, alles Erforderliche einzurichten, und die Organisation, die man nun nach dem Vorgange von Marseille wählte, war weit complicirter als die englische. Diese acceptirte man nur bei der Vertheilung der Chargen der Gesellschaft, indem man ein Protectorat, ein lebenslängliches Präsidium, eine Reihe von Ehren- und Vice-Präsidenten-Stellen schuf, ferner einen Verwaltungsrath niedersetzte, welcher aus seiner Mitte den eigentlichen Vorstand für jedes Jahr zu ernennen, die Beamten anzustellen hat. Bei der Mitgliedschaft glaubte man indessen vier Classen unterscheiden zu sollen; die Wohlthäter der Gesellschaft, d. h. „die, welche derselben ein bedeutendes Geschenk gemacht oder einen großen Dienst geleistet", und die Begründer der Gesellschaft, d. h. „die, welche derselben entweder einmal mindestens 100 Frcs. gezahlt oder jährlich mindestens 20 Frcs. gezeichnet haben", sind einzig und allein befugt, in der jährlichen Generalversammlung zu erscheinen; ihnen stehen die Schenkgeber, d. h. Diejenigen, welche einmalige Gaben unter 100 Frcs. entrichtet, und die Unterzeichner, d. h. Alle, die sich zu Jahresbeiträgen unter 20 Frcs. verpflichtet haben, ohne Rechte, selbst ohne Anspruch auf ein Mitglieddiplom gegenüber. So trägt diese französische Gesellschaft einen eigenthümlich aristokratischen Charakter, den Typus des Empire.

Unter'm 17. November 1865 erhielt die Gesellschaft kaiserliche Autorisirung und ward damit definitiv constituirt; sie wurde von höchster Stelle als ein établissement d'utilité publique anerkannt, sodaß ihr von Seiten der Regierung bereitwilliges Entgegenkommen und jegliche Förderung gesichert war.

Gleichzeitig mit dieser Entwickelung in Frankreich geschah auch in Deutschland die erste Bewegung für das Rettungswesen, die freilich etwas andere Bahnen einschlug. Die Deutschen kümmerten sich bis vor wenig Jahren nur sehr selten und sehr schwach um die zahlreichen Unglücksfälle, welche alljährlich Angesichts ihrer Landmarken sich wiederholten: an dem zerrissenen über 80 Meilen langen, dicht von Watten und Sandbänken umlagerten Strande ihrer Nordsee, wie an der über mehr als 200 Meilen ausgedehnten, an Riffen und Vorsprüngen so überreichen Küste des Baltischen Meeres; lang dauerte bei uns noch jene trübe und resignirte Anschauung der älteren Zeit fort: navigare necesse est, vivere non necesse est. In Folge dessen hat die Idee, daß das deutsche Rettungswesen kräftigst gefördert werden müsse, trotz der Hinweise auf Englands Vorbild, die seit 1851 hervortreten, lange geschlummert. Der Anlaß, der jenen Gedanken endlich wach rief, war leider ein sehr trauriger; wie denn fast alle Ereignisse, die in irgend einem Lande der Entwickelung des See-Rettungswesens förderlich wurden, höchst beklagenswerther Art gewesen sind. Am 10. September 1860 meldete der Telegraph aus Emden: „Heute früh strandete auf der Westseite der Insel Borkum die hannoversche Brig Alliance, Capt. Hillers, mit Kohlen von Sunderland nach Geestemünde bestimmt; von der aus 10 Mann bestehenden Besatzung ist leider Niemand gerettet; diesen Mittag war bereits die fünfte Leiche an den Strand getrieben und das Schiff völlig zertrümmert." Diese Unglücksbotschaft öffnete die Augen; nun erinnerte man sich plötzlich des einsamen Friedhofes der Insel Spiekeroge, auf dem 1854 im November 34 deutsche Auswanderer, die dort im Schiffbruch umgekommen waren, bestattet wurden; man wies auf den dunklen Amrumer und den gefahrvollen Sylter Strand hin, an denen notorisch jedes Jahr die See ihre Menschenopfer verlange, und kam dann wirklich auch zu dem Entschlusse, energisch vorzugehen.

Dies geschah in dem kleinen Weserhafen Vegesack; Ende October des Jahres 1860 erließ der Navigationslehrer Bermpohl in jenem bremischen Städtchen, dessen Bewohner fast sämmtlich Seefahrer sind, einen „Aufruf zu Beiträgen für die Errichtung von Rettungsstationen auf den deutschen Inseln der Nordsee" und wandte sich in dieser Aufforderung an das gesammte deutsche Volk, damit unter Beihülfe der Regierungen durch freie Privatthätigkeit ein Unternehmen zu Stande komme, das nach dem Vorgange der großen englischen Rettungsgesellschaft den Namen eines nationalen verdiene. Der Gedanke fand in vielen Orten eifrige Freunde, insbesondere in Hamburg und Bremen; auch in Emden hatte das Borkumer Unglück einem Kreise patriotischer Männer den Anlaß geboten, die Bestrebungen für das Rettungswesen in die Hand zu nehmen. Während nun in Nordwestdeutschland alle Vorbereitungen getroffen wurden, um einen großen „allgemeinen Verein für Rettungsstationen" in's Leben zu rufen, gelang es in Emden zuerst das Stadium der Verhandlungen zu verlassen und hier für einen sehr wichtigen Theil der deutschen Küste dem Werke selbst näher zu treten, für den schiffbruchreichen Strich der ostfriesischen Inseln von Rottum bis Wangeroge, auf dem nachweislich in den Jahren 1854—1861 mit 76 Schiffen 118 Menschen untergegangen sind. Am 2. März 1861 constituirte sich zu Emden der erste Verein zur Rettung Schiffbrüchiger, der in Deutschland thätig geworden ist, besonders in Folge der Bemühungen des Oberzollinspectors G. Breusing.

Die Stiftung eines solchen Vereins war an sich ein überaus erfreuliches Ereigniß; sie brachte aber durch die Art und Weise, wie sie geschah, das deutsche Rettungswesen in die Gefahr derselben Zersplitterung und Zerfahrenheit, an der das englische Jahrzehnte lang gelitten hat; denn Emden erklärte sich sofort mit größter Entschiedenheit gegen die Unterordnung unter ein gemeinsames Vereinsorgan, in dem die private Thä-

tigkeit gipfeln könnte. Man wollte nichts wissen von dem Anschlusse an eine große deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und insbesondere nichts von einem Central-Comité, das die Angelegenheit im nationalen Sinne weiter zu fördern beabsichtigte. In ähnlicher abgesonderter Weise ging man hierauf auch in Hamburg voran, wo im August jenes Jahres ein Ausschuß unter Vorsitz des verdienten Generalconsul Merck zusammentrat, welcher selbstständig und allein für die Elbmündung zu wirken gedachte. Auch in Bremerhaven suchte man für sich zu operiren und begann in jener Zeit einen eigenen Verein für die Unterweser zu schaffen.

Die Entwickelung dieser Anfänge war eine sehr verschiedene. Das Bremerhavener Project kam gar nicht zur Ausführung; zu Hamburg äußerte sich in der ersten Zeit eine höchst dankenswerthe Thätigkeit, welche auch mehrfach durch Erfolge belohnt wurde; der Emdener Verein, unter tüchtigster Leitung stehend und von der hannoverschen Regierung wirksam unterstützt, suchte auf alle Weise in den ostfriesischen Gewässern seine Aufgabe zu erfüllen. Auch in Bremen entschloß man sich endlich den Gedanken an ein deutsches Nationalwerk aufzugeben und auf dem Gebiete der Wesermündung dem Beispiele der Nachbarstädte zu folgen.

Im Kreise dieses bremischen Vereins lebte nun aber die ursprüngliche Idee weiter; man erkannte die Gefahr, daß ein Fortgehen auf dem betretenen Wege das begonnene Unternehmen jeder Aussicht auf größere Erfolge beraube, und bald wurde es hohe Zeit, an eine Einigung zu denken; denn im Jahre 1865 waren in Kiel, Lübeck und Rostock, ja auch in preußischen Küstenstädten, wie Stettin und Danzig, in denen man einsah, daß die regierungsseitig betriebenen Einrichtungen nicht ausreichten, neue Rettungsvereine gebildet oder in Bildung begriffen, welche ohne neue Anregung gewiß eine isolirte Stellung eingenommen hätten. Diese Gefahr wurde indessen

beseitigt; am 29. Mai 1865 trat in Kiel auf Einladung des bremischen Rettungsvereins ein Kreis von deutschen Männern zusammen, und in der Denkschrift, die ihnen dort überreicht wurde, wies der geistige Urheber des neuen Einigungsplanes, Dr. A. Emminghaus in Bremen, mit Nachdruck auf die Wichtigkeit eines einheitlichen deutschen Rettungswesens und auf die Nothwendigkeit hin, die betretenen Bahnen zu verlassen. Das Mahnwort zu rechter Zeit fand eine gute Stätte; die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wurde begründet, wenngleich der Embener und Hamburger Sonderverein nicht sofort der neuen Organisation beitraten. Am 18. Juni 1865 erließ der provisorische Vorstand, dem die Leitung des jungen Unternehmens anvertraut war, einen Aufruf an das deutsche Volk, welcher überall, wohin er drang, im Binnenlande, wie an den Küstenstrichen lebhafte Theilnahme hervorrief, und am 27. Januar 1866 konnte die Gesellschaft mit Bremen als erstem Vororte (Vorsitzer Consul H. H. Meier) zu Hamburg definitiv constituirt werden.

Der Organismus, der auf diese Weise entstand, um unsere Küstenbevölkerung aller Orten von Borkum bis Memel wirksam in der Ausübung des Rettungsdienstes zu unterstützen, ist ein sehr einfacher. Das Ganze trägt den Character eines decentralisirten Betriebes. Die Vereinsthätigkeit concentrirt sich zunächst in den einzelnen Bezirksvereinen, zu welchen sich die Mitglieder an geeigneten Punkten zusammenschließen, unter denen es keine Classenunterscheidung giebt; jeder, der ½ Thlr. Jahresbeitrag entrichtet, ist vollberechtigtes Mitglied. Die Organe der Bezirksvereine fungiren auf Grund selbstgegebener Satzungen; sie sorgen nach eigenem Ermessen für die Beschaffung der Geldmittel und haben über die innerhalb ihres Bezirks bestehenden Vorkehrungen zur Rettung aus Schiffbruch eine selbstständige und verantwortliche Aufsicht auszuüben. Damit aber die Decentralisation nicht zur Zersplitterung ausarte, werden

die Bezirksvereine durch zwei Gesammtorgane einheitlich zusammengehalten. Ein Gesellschaftsvorstand vermittelt durch seine Correspondenz mit den einzelnen Bezirksverwaltungen den Verkehr unter den verschiedenen Kreisen, er stellt den Gesammtverein nach Außen als eine einheitliche Organisation dar und hat die allseitige Ausbildung und Ausbreitung des Unternehmens zu seiner Aufgabe. Als oberste Behörde der Gesellschaft fungirt alsdann der Gesellschaftsausschuß, die Vertretung sämmtlicher Bezirksvereine, welcher, als dem Gesammtwillen der Gesellschaft, die Bezirksverwaltungen wie der Vorstand untergeordnet und verantwortlich sind, wie sie auch durch ihre Beschlüsse die ganze Thätigkeit der Gesellschaft leitet. Durch diese beiden Organe wird unser Rettungswesen als ein nationales Institut hingestellt; ein einheitlicher Betrieb, eine gleichmäßige Pflege der Aufgabe wird durch sie ermöglicht.

Rasch gelang es, das begonnene Werk über die ersten Anfänge hinwegzubringen; als bereits längs der ganzen Küste und an zahlreichen Punkten des Binnenlandes Bezirksvereine der Gesellschaft bestanden, am 18. Januar 1867, übernahm der König von Preußen die Protectorschaft, und so ist denn auch von den Deutschen Ernst damit gemacht, durch die Bildung einer nationalen Vereinigung an ihren Küsten aus privaten Mitteln nach besten Kräften in Seegefahr und Schiffbruch Hülfe und Rettung zu bringen. —

Sehen wir jetzt auf die Art und Weise, wie die beschriebener Maßen organisirten Rettungsgesellschaften das zu erreichen suchen, was Noth thut: die vorhin erwähnte Unterstützung der Küstenbevölkerung beim Rettungsdienst in materieller und moralischer Hinsicht. Was das Letztere anlangt, so ist bereits ausgeführt worden, daß es besonders um die Beschaffung tauglicher Hülfsmittel sich handelt, mit denen gerettet werden kann, wenn

die gewöhnlichen Werkzeuge nicht ausreichen, und es fragt sich daher, welche Geräthe zur Hülfe in Seenoth verwendbar sind.

Will man Schiffbrüchige von dem drohenden Tode erretten, so hat man in erster Linie daran zu denken, wie man den Weg durch die brandenden Wellen sich zu bahnen vermag; deshalb gilt es zunächst und vor Allem, den Bewohnern der Küste Rettungsfahrzeuge zu geben, also Fahrzeuge, die, eigens für den Rettungsdienst bestimmt, den Menschen größere Sicherheit und größere Aussicht auf Erfolg gewähren, als jedes andere, und zwar indem sie nicht blos die besten Brandungs- und Sturm-Fahrer sind, die es giebt, sondern zugleich gegen die beiden Gefahren möglichst gesichert sind, die den Schiffer am Meisten bedrohen, gegen Sinken und Umschlagen.

Mit einer Fürsorge in dieser Beziehung begann denn auch die erste Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ihre Thätigkeit; die Männer von Shields fragten sich 1789, ob es kein Ruderboot gebe, das beim Unglück der Adventure durch die Brandung und gegen den Sturm zum Wrack habe gelangen können. Es war damals schon ein solches Boot an den britischen Küsten vorhanden; fünf Jahre vorher war bereits ein Fahrzeug construirt, das nicht untersinken konnte. L. Lukin ist der erste Erfinder des Rettungsbootes; er verschaffte sich eine gewöhnliche norwegische Jölle, versah dieselbe außenbords mit einem breiten Gürtel von Korkholz und innenbords mit einem hohlen wasserdichten Behältniß, außerdem an beiden Enden ebenfalls mit solchen Behältern und unten mit einem eisernen Kiel; im Jahre 1785 erhielt er für seine Construction ein Patent und verfertigte alsdann auf Kosten eines würdigen Geistlichen das erste Rettungsboot, welches der Küstenbevölkerung überwiesen worden, das Bambrough-Boot, das bereits im Jahre 1786 Menschenleben unter schwierigen Umständen rettete.

Dies Boot war also schon einige Jahre vor dem Entstehen der ersten Rettungsgesellschaft an der Küste Northumber-

lands nützlich gewesen; allein die Männer von Shields wußten nichts von seiner Existenz, und kaum hatte es Jemand beachtet. Es fehlte eben damals, als Lukin sein Patent empfing, noch jedes Interesse für das Rettungswesen, selbst in England. Der erste Erfinder des Rettungsbootes theilte das Schicksal so vieler Leidensgefährten; ihm blieb nichts, als die Genugthuung, daß er sein Verdienst um das Rettungswesen auf seinem Grabsteine zu London verewigen lassen konnte, als er 1834 verschied. Allein es giebt noch ein anderes Grabmal in England, auf dem der Mann, der unter ihm liegt, hat verzeichnen lassen, daß er der Erfinder des Rettungsbootes sei; dieses Monument steht auf dem St. Hilda-Friedhofe zu Shields, und unter ihm ruht der Maler W. Wouldhave, der Erste, welcher auf den Gedanken kam, ein Boot zu construiren, das von selbst sich wieder aufrichten könne, wenn es kieloberst liege. Er reichte den Männern von Shields sein Modell ein und erlangte den einen der beiden ausgesetzten Preise. Doch auch ihm war es nicht vergönnt, das Begonnene weiter zu führen; Greathead, der ebenfalls einen Preis erlangt hatte, wurde, weil er Bootsbauer war, damit beauftragt, nach einem Modell, welches der Vorstand der Shieldser Rettungsgesellschaft aus den verschiedenen vorgelegten Constructionen zusammensetzte, das erste Boot für Shields zu verfertigen. Dasselbe besaß im Allgemeinen die Form der Wallfischfängerschaluppe; es war im Innern an beiden Seiten unter den Ruderbänken mit starken Korkpolstern versehen und außenbords in der Mitte mit einem breiten Schwimmgürtel, ebenfalls von Kork.

Wegen dieses Bootes wird Greathead irrthümlich oft als der erste Erfinder des Rettungsbootes bezeichnet. An dem Modell, nach dem er baute, wurden in den nächsten Jahren unverdrossen Aenderungen der verschiedensten Art vorgenommen. Es beginnt eine lange Geschichte von Versuchen und Constructionen; insbesondere waren es Th. Forrest, G. Palmer, J. u.

Ed. Pellew-Plenty, welche in dieser Beziehung sich für das Rettungswesen verdient machten. Manche der Fahrzeuge, die von diesen Constructeuren während der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts gebaut wurden, stehen noch jetzt in großem Ansehen; vollendeter aber als alle früheren Constructionen war die von Farrow, welche im Jahre 1841 in Shields den abermals für das beste Rettungsboot ausgesetzten Preis gewann. Die bisherigen Böte hatten als unversinkbar gegolten; sie vermochten auch in Folge der Leichtigkeit des Korkes oder der Luftkasten nicht ganz unterzugehen. Allein, voll Wasser geschlagen, kamen sie doch so tief in die Wogen, daß sie für Ruder und Steuer vollständig unregierbar wurden; in Wirklichkeit sanken sie also doch. Diesen Uebelstand beseitigte Farrow; in seinem Boote schuf er durch das Einlegen einer Plattform einen wasserdichten Unterraum und vermehrte dadurch zunächst die Schwimmkraft in sehr erheblichem Grade; jenen Doppelboden legte er aber höher als die Wasserlinie des vollbesetzten Fahrzeugs und brachte in demselben Röhren an, die auch unten durch die Bekleidung des Bootes gingen; durch diese Oeffnungen, die mittelst Ventile gegen von Unten eindringendes Wasser geschlossen wurden, lief das von Oben einschlagende Wasser sofort wieder ab. Die Selbstentleerung der Böte war eingeführt, und jetzt erst konnte man jedes Boot in Wirklichkeit unversinkbar machen.

Allein auch das beste Rettungsboot bietet keine unbedingte Sicherheit, und vollends wurde dieselbe von den damaligen Rettungsböten Englands nicht gewährt, obwohl sie die ersten der Welt waren. Es war am 4. December 1849, als das oben erwähnte Unglück, das dem Rettungswesen in England einen so großartigen Aufschwung verlieh, gerade bei einem Farrow'schen Boote sich ereignete. Während der Rettungsfahrt, als bereits das Wrack der Betsy von Littlehampton erreicht war, schlug das Tyne-Rettungsboot um und 20 der tüchtigsten

Seeleute jener Gegend fanden ihren Tod in den Wellen, zugleich mit den Menschen, denen sie hatten Beistand leisten wollen. Der Gedanke an diese Opfer des Rettungsdienstes regte damals die Gemüther so gewaltig auf, daß das National-Unternehmen der Lifeboat-institution guten Boden fand. Aller bisherigen Technik zum Trotz war das Unglück eingetreten, als sollte das Unrecht gebüßt werden, das man gegen Wouldhave begangen hatte, indem man seiner Erklärung, ein wirkliches Rettungsboot müsse auch gegen das Umschlagen gesichert sein keine Beachtung schenkte.

Es ist unmöglich, diesen Satz des originellen Shieldser Erfinders buchstäblich auszuführen; ein Boot läßt sich gegen das Umschlagen so wenig, wie gegen das Vollschlagen unmittelbar schützen; aber wie man hier durch die Selbstentleerung geholfen, so ist dort durch die Selbstaufrichtung viel gewonnen. Diese Fähigkeit eines Bootes, kieloberst geworfen, sich selbst wieder in die richtige Lage zu bringen, war der Punkt, auf den man seit jenem Shieldser Unfall vornehmlich das Augenmerk richtete; dies war das Haupterforderniß, dem das Rettungsboot nachkommen mußte, welches den vom Herzog von Northumberland 1850 ausgeschriebenen großen Preis erlangen wollte. Die Aussetzung der herzoglichen Ehrenprämie führte eine Ansammlung von 250 Rettungsboots-Modellen herbei; die Prüfungs-Commission erkannte den ersten Preis dem Modelle von J. Beeching zu, einem Bootsbauer in Great-Yarmouth. Sein Boot war in der Hauptsache eine unter Berücksichtigung aller früheren Arbeiten höchst genau berechnete Verbesserung des Farrow'schen Bootes; diesem waren die Entleerungsröhren entlehnt, die indessen weit practischer eingerichtet waren, sodaß die Entleerung nicht in Minuten, sondern in Secunden vor sich ging; gleich jenem Boote trug es unter dem Doppelboden in der Mitte einen Behälter für Wasserballast. Dieser war hier indessen nebst dem im Kiele angebrachten Eisen dazu verwendet,

dem Untertheile des Bootes ein solches Gewicht zu geben, daß es, umgeworfen, sich stets wieder erheben mußte. Nach diesem Modelle wurde auf Kosten des Herzogs von Northumberland ein Boot gebaut, und dies war das erste nach dem Umschlagen sich von selbst wieder aufrichtende Boot, das sich practisch bewähren sollte.

Als das Boot in Dienst gestellt wurde, lenkte übrigens bereits ein anderes Modell die Aufmerksamkeit auf sich. Das Prüfungs-Comité hatte gegen die Beeching'sche Construction trotz aller Anerkennung doch Bedenken mannigfacher Art gehegt, und diese waren von einem ihrer Mitglieder, J. Peake, zusammengestellt worden, einem intelligenten Bootsbauer, welcher, auf der königlichen Werft zu Woolwich angestellt, alle Hülfsmittel besaß, eine gediegene Arbeit zu liefern; er legte nun ein neues Modell vor, bei dem die Ideen der Commission in jeder Beziehung zur Ausführung kamen. Sie hatte gegen die Sicherheit des Wasserballastes Bedenken erhoben, und deshalb ward dieser mit Eisenballast vertauscht; das Boot erhielt einen starken 5 Centner schweren eisernen Kiel. Von der Commission ward auffallender Weise Kork empfohlen, um im inneren Raum zwischen Kielrücken und Doppelboden überschüssige Schwimmkraft zu erzeugen; auch diesem Vorschlage wurde Folge gegeben, und so auch in mehreren anderen Punkten. So ist das erste Peake'sche Modell als das nach den Ideen jener Prüfungscommission gearbeitete Muster zu betrachten. Das erste Boot dieser Art, das in Dienst gestellt wurde, erhielt nach dem Herzoge von Northumberland den Namen „Percy". Sehr bald schlug man nach den mit ihm gemachten Erfahrungen verschiedene Aenderungen vor und kam jetzt auf diese, dann auf jene neuen Constructionsversuche. Es war besonders der erste Inspector der neugestalteten Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Capitain J. R. Ward, von dem die einzelnen Aenderungsvorschläge ausgingen, da er fortwährend Gelegenheit hatte, die Leistungen der ver-

schiedenen Rettungsböte zu vergleichen, und nicht ruhte, das bereits vorzügliche Modell immer mehr zu vervollkommnen. Im Jahre 1856 kam man endlich dahin, den Versuchen Einhalt zu gebieten; die englische Rettungsgesellschaft erklärte das Peake'sche Boot in seiner damaligen Gestalt für ihr Normalboot und versorgte die Küstenbevölkerung mit demselben an allen Punkten, wo seiner Anwendung keine besonderen Hindernisse sich entgegenstellten. Es sind nur geringe Verschiedenheiten, die bei den seit 1856 erbauten Böten sich zeigen; allein von den 147 Böten dieser Art, die zu Anfang 1867 von Forrest & Co. in London für die englischen Küsten erbaut waren, gleicht keines vollständig jedem der anderen.

So entstand das berühmte englische Rettungsboot, das Palladium der See, wie englische Enthusiasten es genannt haben, das Boot, das von jedem anderen Fahrzeuge sich unterscheide, wie die Seemöve von den Landvögeln. Das Boot entspricht in der That den Anforderungen, die an ein für Rettungszwecke bestimmtes Ruderfahrzeug zu stellen sind, in hohem Maße; es ist ein vortreffliches Brandungsboot, das leicht vor den Wogen über den Seegang hinwegkommt; es läßt sich behende rudern und steuern; es besitzt in Folge seiner inneren Luftkasten eine große Schwimmkraft; es bleibt nicht vollgeschlagen, indem das im Innern befindliche Wasser sofort durch die Entleerungsröhren wieder abfließt; es richtet sich wieder auf, wenn es umgeworfen wird, indem es alsdann durch die hohen Endenluftkasten getragen und durch den Druck des geraden eisernen Kiels wieder in die rechte Lage gebracht wird. So ist dies Boot denn nach und nach auf der ganzen Welt als in seiner Weise vorzüglich anerkannt; es findet sich jetzt an den Küsten der verschiedensten Völker, insbesondere ist es von der französischen Central-Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ebenfalls als Normalboot angenommen worden, obwohl in

(747)

Frankreich eigene Bootsconstructionen, z. B. von Lahure und Moué, erfunden wurden.

Allein bei allen Vorzügen besitzt dies Rettungsboot doch auch Nachtheile, und diese ergeben sich aus seinem Gewicht; ein Boot von 30′ Länge wiegt mindestens 40 Centner. Die Leichtigkeit des Bootskörpers ist auf den Wogen kein entscheidender Factor; allein das Boot muß bei stürmischem Wetter nicht blos von seinem Standorte zu Wasser gebracht werden, es ist sogar vielfach stundenweit auf dem Lande zu fahren, um zur Strandungsstelle zu kommen. Das Erstere ist da, wo das Boot nicht, stets zum Herablassen fertig, auf schrägen Schienen liegen kann, durch einen kunstvoll construirten Bootskarren möglich gemacht, dessen Obergestell, nachdem die Vorderräder entfernt sind, von selbst so sich senkt, daß das Boot in's Wasser gleitet, wenn die Halttaue gelöst werden; indessen der zweite Uebelstand läßt sich nicht durch kunstvolle Constructionen beseitigen, sondern nur vermindern. An den meist steinigen und nicht ganz schwach bevölkerten Küsten Englands tritt es nicht so hervor, wie schwierig es ist, eine Last von 4000 Pfd. zu bewegen; allein im Schlamme vor den Watten und im unergründlichen Dünensande hilft die kunstreiche Einrichtung des breiträdrigen Bootskarrens wenig, zumal wenn nicht immer über mehr als zwei Pferde verfügt werden kann.

In dieser Schwierigkeit des Landtransportes liegt der Grund, weshalb das englische Rettungsboot nicht überall eingeführt werden konnte, wo ein organisirtes Rettungswesen sich findet; besonders für die flachen Küsten von Holland und Dänemark und für unseren Meeresstrand an der Nordsee, wie an der Ostsee, ist deshalb die Frage nach dem besten Rettungsboot durch das Peake'sche Modell noch nicht als abgeschlossen zu betrachten. In allen drei Ländern hat man an der Herstellung eines auf dem Lande und auf dem Wasser gleich tüchtigen Bootes eifrigst gearbeitet; allein bis jetzt ist dies dop-

pelte Problem nicht gelöst. Zum Theil ging man deshalb wieder zu den Anfängen der Entwickelung des Rettungsbootes zurück; durch das Fehlen des doppelten Bodens für die Selbstentleerung und der Beschwerung am Kielrücken für die Wiederaufrichtung waren die Böte äußerst leicht zu machen, zumal wenn sie nach dem System von J. Francis in New-York aus cannelirten Eisenplatten gebaut wurden. Böte dieser Art finden sich an den Küsten der drei genannten Länder überall, wo bei dem Mangel an hinreichend festem Boden oder an genügend starken Transportkräften ein schweres Boot durchaus nicht zu brauchen sein würde. Der Mangel der Selbstentleerung wurde indessen sehr fühlbar, und wo es nur ging, versah man doch auch an jenen Küsten die Rettungsböte mit Doppelboden und Abflußröhren, so besonders in Holland bei den Böten des van Houten'schen Systems und bei einer Anzahl der neuen Böte der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die aus cannelirtem Eisen verfertigt sind. Daß aber auch an diesen Küsten die Wiederaufrichtungsfähigkeit nicht zu entbehren sei, zeigte in traurigster Weise der Unfall des Skagener Rettungsbootes am 27. December 1864, der der Rettungsmannschaft den Tod brachte. Seitdem ist in Dänemark, wie in Deutschland, dort durch C. P. Bonnesen in Kopenhagen, hier durch C. F. Devrient in Danzig, versucht worden, nach dem Vorgange von Farrow und Beeching, mittelst Wasserballast, der erst eingelassen wird, wenn das Boot gelanscht ist, im Wasser die zum Wiederaufrichten erforderliche Schwere des unteren Theils zu beschaffen, ohne daß dieselbe beim Landtransport hindert. Den Versuchen, mit Rücksicht auf unsere Küsten ein geeignetes Rettungsboot zu schaffen, hat besonders der Vorstand der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger mit rühmlichem Eifer sich gewidmet.

So viel über das Ruderboot zur Rettung Schiffbrüchiger. Dies ist aber, wennschon das wichtigste, doch nicht das einzige

Fahrzeug, welches der Küstenbevölkerung gegeben werden kann, damit sie in Seenoth und Strandung besser zu helfen vermöge, als ihre eigenen Geräthe gestatten.

Bei den Rettungsböten beschränkt man den freien Innenraum so viel, wie eben thunlich, um die Gefahren des Vollschlagens zu beseitigen, und trifft besondere Vorkehrungen, entweder um ein Umschlagen nach Kräften zu vermeiden oder um das Wiederaufrichten nach dem Umschlagen zu ermöglichen. Giebt man nun aber die Bootsform auf, wählt man statt eines nach Innen hohlen schwimmenden Körpers mehrere schwimmende Körper, die so verbunden sind, daß kein hohler Raum entsteht, nimmt man also die Gestalt der primitivsten Fahrzeuge, die eines Flosses an: dann ist, da ein Raum fehlt, der Wasser zu fassen vermöchte, und da die zwei oder drei schwimmenden Körper sich gegenseitig balanciren, sodaß keiner von ihnen aus dem Wasser herausgehoben oder in's Wasser hineingetaucht werden kann, nicht blos dem Vollschlagen, sondern auch dem Kentern vorgebeugt. Dabei werden indeß auch alle Vortheile der Bootsform geopfert; insbesondere mangelt jeder Schutz der Personen, die nöthige Leichtigkeit der Bewegung, jede Sicherheit, ja die Möglichkeit genauer Führung. Trotz dieser großen, Jedem in die Augen fallenden Mängel haben kunstreich construirte Flöße für das Rettungswesen eine nicht geringe Bedeutung. Diese zeigt sich, wie auf den Schiffen für die Hülfe in äußerster Noth, so auch an den Küsten für den Rettungsdienst. Wir haben hier abzusehen von den Constructionen, die nur für den ersteren Zweck bestimmt sind; an den Küsten sind vor Allem diejenigen kunstvollen Floßmodelle zu benutzen, welche den Namen der Tubularfahrzeuge erhalten haben.

Die Idee, wasserdichte, mit Luft gefüllte Cylinder statt der früheren aus Holz oder Kork bestehenden Träger eines Flosses zu benutzen, ist keine Novität; die älteste Construction lieferte schon 1813 Th. Boyen und zwar mit Rücksicht auf das Ret-

tungswesen. Der Northumberland-Preis rief dann 21 verschiedene Floßconstructionen hervor, bei denen Röhren-Cylinder angewendet wurden. Die wichtigsten unter diesen sind die von Russell und Oswald, welche von Fischern und Lootsen auf der Insel Man noch jetzt benutzt werden, und die von H. F. Richardson. Dies Floß, das eigentliche Muster der späteren Constructionen, besteht aus einem platten Gerüste, das auf zwei leichten eisernen Cylindern ruht, die mit einander parallel laufen; das Gerüst bildet die Rudersitze; an diesen sind Leinen befestigt, welche die Personen um den Leib tragen, sodaß sie nicht weggespült werden können; auf den Cylindern sind die Vorkehrungen zum Rudern angebracht. Nach diesem Vorbilde sind dann verschiedene Rettungsflöße meist so construirt worden, daß sie auf Schiffen schnell zusammengeschlagen werden können, insbesondere von J. B. Contarini, Ed. L. Perry, J. W. Hurst, C. Grandin u. A.

Während die oben aufgeführten Rettungsböte für Ruder bestimmt sind und nur in Ausnahmefällen unter Segel gehen, ist mit den Rettungsflößen gut zu segeln, und dasselbe Princip, welches sie für das Rettungswesen in ihrer Weise unübertrefflich macht, ist auch bei eigentlichen Segelfahrzeugen angewendet worden. Die englische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat fünf Fahrzeuge solcher Art an die Küsten von Norfolk und Suffolk geschickt, weil dort die Unfälle stundenweit von dem Ufer vorzukommen pflegen, auf den gefährlichen Sanden, die jeder Schiffer mit Furcht erblickt. Es ist nicht menschenmöglich, zu so fern gelegenen Strandungsstellen hinauszurudern; die Hülfe der kleinen Sturmsegel muß in Anspruch genommen werden, wenn man durch die weiten Wogen durchdringen will. Die hierzu construirten 40—50′ langen Fahrzeuge sind Böte, weil sie einen Boden haben und kein Deck, und doch wieder Flöße, weil dieser Boden unter Wasser liegt. Der Innenraum des Fahrzeugs ist vollständig frei und faßt

durch Löcher, die zu öffnen und zu schließen sind, eine große Menge von Wasser, in dem die Mannschaft sich befindet; allein an den Seiten ziehen sich starke Luftkasten hin, wie die beiden Rollen eines Richardson'schen Flosses; an den Enden verbinden sie sich zu dem Vorder- oder Hintertheil eines gewöhnlichen Fahrzeuges.

Auch an Deutschlands Küsten sind ähnliche Localitäten vorhanden, wie vor Norfolk und Suffolk, besonders an den Gestaden der Nordsee; auch da ist es vielfach unmöglich, mit dem Ruder zu dem auf weit entfernten Außengründen hängenden Wrack zu kommen; deshalb hat auch die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger nach Segel-Rettungsfahrzeugen sich umgesehen, welche vorzüglich die besten Sturmfahrer sein müssen, während es bei den Ruder-Rettungsböten namentlich darauf ankommt, daß sie Brandungsfahrer erster Classe sind. Das englische Modell war an unseren Küsten nicht wohl zu verwenden, schon wegen der größeren Kälte, die hier das Seewasser hat; es würde — so glaubt man vielleicht mit Unrecht — zu oft unmöglich sein, daß bei unseren Wintern eine Mannschaft, im freien Meerwasser sitzend, zur Rettung hinausginge. Deshalb sind andere Fahrzeuge vorgeschlagen worden, welche durch Luftkasten und Entleerungsröhren größtmögliche Sicherheit gewähren. Die Modelle von C. F. Devrient in Danzig und C. H. Kraus in Harburg zeichnen sich vor allen aus, jedoch ist noch nicht ein Fahrzeug solcher Art den Küstenbewohnern übergeben worden.

Wenn das Segel beim Rettungsboot zu verwenden ist, muß doch auch der Dampf nicht auszuschließen sein. Jetzt sehen wir, daß an vielen Häfen die Rettungsböte durch seetüchtige Dampfer hinausgeschleppt werden müssen, die selbst nicht nahe genug an das Wrack hinankommen können, während die Rettungsböte allein nicht weit genug in See hinaus zu gelangen vermögen. Der Vorschlag von W. Bauer, Dampfrettungs-

böte zu construiren, ist in Deutschland der enormen Kosten wegen zu den Acten gelegt; allein neuerdings ist diese Idee, insbesondere wegen einer Construction des Schiffsbaumeisters Mitzlaff in Elbing, wieder aufgetaucht. Daß die Idee Beachtung verdient, hat die jüngste Pariser Weltausstellung gelehrt, auf der Rettungsfahrzeuge solcher Art dem Publikum gezeigt wurden. In dem officiellen Bericht der französischen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger heißt es über dieselben: „Die Rettungsdampfer vermögen außerordentlich große Dienste zu leisten in dem Rettungswesen an unseren Küsten. Man tadelt mit Recht an den Ruder-Rettungsböten, daß sie nicht immer gegen Wind und See die Schiffe in Gefahr erreichen können; man kann diesen Fahrzeugen etwas mehr oder weniger Schnelligkeit geben, aber in zu geringem Maße; der Dampf allein ist im Stande, die Elemente zu überwinden. Nun liefert uns J. C. White in Cowes — derselbe Baumeister, dessen Construction für Schiffsböte allgemeine Anerkennung erfahren hat — Dampfer, die durch Luftkasten vorn und hinten unversinkbar gemacht sind. Leider hat er noch nicht das Problem gelöst, sie selbstentleerend zu machen, und die Selbstaufrichtung ist wohl überhaupt mit der Anwendung des Dampfes nicht vereinbar." So zeigt sich uns hier vielleicht der Anfang einer neuen Entwickelungsperiode für diese Art der Rettungsgeräthe, mit denen die Küsten in erster Linie zu versehen sind, wenn an ihnen die Folgen der Unglücksfälle möglichst gemildert werden sollen. —

Die bisher besprochenen Rettungsfahrzeuge verschiedener Art genügen indessen selbst bei der größten Vollendung nicht in allen Fällen; die Gewalt der Elemente, die gerade unmittelbar vor dem Lande in doppeltem Grade sich zeigt, spottet oftmals auch der kunstreichsten Böte. So lange die Küstenbewohner gezwungen sind, auf's Meer sich zu begeben, um Hülfe zu bringen, ist ihnen beim Retten aus Sturm und Wellen ihr eigenes Leben nicht vollständig zu sichern. Allein es giebt eine

Möglichkeit, daß sie helfen können, ohne in See zu gehen. Vom Lande aus einem gefährdeten Schiffe Hülfe zu bringen, wenn auf dem Wege durch das Wasser nicht zu ihm zu gelangen ist, hat Jahrhunderte lang unmöglich geschienen. Man dachte nicht an den Weg durch die Luft; erst im letzten Decennium des vorigen Jahrhunderts kam man auf den Gedanken, daß Rettung möglich sei, wenn man auf weitere Entfernungen ein Tau zu werfen vermöge, und daß zu solchem Wurfe die Kraft des menschlichen Armes durch die Gewalt eines Geschosses ersetzt werden könne. Ist es gelungen, eine Leine über das Wrack so hinwegzuschleudern, daß sie an Bord niederfällt, dann läßt sich mit dieser Leine ohne große Mühe ein stärkeres Tau anholen; mit diesem kann ein Fahrzeug jeder Art unter weit geringerer Gefahr, als ohne solchen Halt, an Bord gebracht werden; ist jenes Tau aber ohne Ende und hängt an ihm ein Rollenblock, durch den es an Bord des Wrackes laufen kann, so ist mit ihm vom Lande aus irgend ein Behälter hinüberzuziehen, in dem die Schiffbrüchigen zum Ufer zu bringen sind, vollends wenn Zeit genug sein sollte, mit jenem endlosen Tau erst eine starke Trosse zum Schiffe zu schaffen, an der jener Behälter hin und her gleiten kann. Alle diese letzteren Manipulationen sind augenscheinlich ohne große Schwierigkeiten zu beschaffen, sowie nur die erste Leine von einem Geschoß über das Wrack hinübergetragen ist; auf die Lösung dieses Problems kommt daher Alles an.

Zuerst verfiel auf diese Idee ein Engländer, kurze Zeit nach dem Untergang der „Adventure"; bereits 1791 führte Lieutenant Bell von der britischen Artillerie ein Mörsergeschütz vor, durch das er eine Bombe fortschleuderte und mit dieser Bombe eine an derselben befestigte Leine. Der Versuch, der in Woolwich mit diesem ersten Leinenträger gemacht wurde, gelang völlig; der Erfinder erhielt eine Gratification; das Experiment wurde in technischen Kreisen sehr lobend und anerken-

nend besprochen; allein es ging Bell, wie Lukin und Wouldhave. Die erste Bekanntmachung seiner Construction geschah erst im Jahre 1808 und zwar nicht ohne Bezug auf zwei ähnliche Erfindungen, die damals gerade hervortraten.

Die eine ging von G. W. Manby aus; dieser um die Ausbildung des englischen Rettungswesens sehr verdiente Mann hatte nämlich seit langer Zeit in seinem Heimathsorte Hilgay an der Norfolk'schen Küste Versuche mit dem Fortschießen einer Leine gemacht, ohne den Gedanken zu fassen, auf diesem Wege Menschen aus dem Schiffbruch erretten zu können. Eine solche Idee kam ihm erst, als er am 18. Februar 1807 dicht bei Yarmouth dem Untergange eines Schiffes zusah, bei dem kaum 200 Fuß vom Ufer 67 Personen ertranken. Rasch ging er ans Werk, und am 12. Februar 1808, also etwa nach Jahresfrist, errettete er mit seinem neuen Mörser die Mannschaft eines ca. 300 Fuß vom Strande gestrandeten Schiffes, welche durch Böte nicht gerettet werden konnte. So war die Ausführbarkeit des Projectes practisch dargethan; allein es verging trotz aller Bemühungen des Erfinders lange Zeit, bis das neue Rettungsgeräth an alle Stellen der Küste, wo mit ihm zu operiren war, versandt wurde.

Zu gleicher Zeit mit Manby trat noch ein anderer Constructeur mit einem Leinengeschoß hervor, Capitain Trengrouse zu Helston in Cornwall. Im Jahre 1807 ward von diesem zum ersten Male die Rakete als dasjenige Projectil bezeichnet, welches für Rettungszwecke am Besten verwendet werden könne; und 1824, als Manby's Erfindung ihren ersten Haupterfolg hatte, ging man auch wieder auf die Rakete als geeigneten Leinenträger zurück. Diese besitzt vor der Bombe jedenfalls zwei nicht unerhebliche Vorzüge: sie ist einestheils sehr viel leichter zu transportiren, indem sie, zugleich Geschoß und Geschoßträger, nicht in ein Geschütz geladen zu werden braucht; anderentheils hat sie beim Abfeuern eine nur geringe Anfangs-

geschwindigkeit, sodaß die an ihr befestigte Leine keinen starken plötzlichen Stoß erhält. Außerdem glaubte man noch mit der Rakete eine größere Flugweite erreichen zu können.

Aehnliche Gedanken veranlaßten zuerst J. Dennett zu New-York auf der Insel Wight, eine Rakete zu construiren, die als Leinenträger ähnlich eingerichtet war, wie die von Trengrouse; nur verwendete er nicht, wie dieser, die Signalrakete, sondern die stärkere Congreve- oder Kriegsrakete.

Seit dieser Zeit richtete man in England mehr und mehr auf die Rettungsrakete das Augenmerk; die Dennett'sche wurde insbesondere von Carte verbessert, der auch einen für das Aufwinden der Schußleine passenden Apparat angab, von dem sie selbst bei starkem Sturm, ohne zu verschlingen, dem Geschosse zu folgen vermochte; man erreichte eine Schußweite von 950 Fuß.

Als im Jahre 1854 die drei englischen Erfinder starben, zuerst Carte, dann Dennett und am 18. November im Alter von 89 Jahren Capitain Manby, war bereits in anderen Ländern die Aufmerksamkeit auf die Leinenwurffrage gelenkt. Ueberall wo man, dem von England gegebenen Beispiele nachfolgend, für das Rettungswesen zur See thätig wurde, erkannte man die Nothwendigkeit der Rettungsgeschosse, und nachdem längere Zeit hindurch die englischen Arbeiten einfach adoptirt waren, ging man zu eigenen Constructionen über. Der Manby'sche Mörser war in seiner Art, abgesehen von kleinen Aenderungen am Projectil, nicht zu verbessern, wohl aber waren die Carte'sche und Dennett'sche Rakete vervollkommnungsfähig. So begann man in den verschiedenen Ländern neue Versuche, unter denen die von Capitain Tremblay in Paris, Foß und Amici in Kopenhagen, Konstantinoff in St. Petersburg hervorzuheben sind. Im Jahre 1866 fertigte das preußische Feuerwerks-Laboratorium in Spandau für die deutsche Rettungsgesellschaft, nach dem Muster der 3zölligen Kriegsrakete, einen Leinenwerfer an, dessen durchschnittliche Tragweite sich auf 1300 Fuß beläuft. Bei den ver-

schiedenen in Deutschland gemachten Versuchen, sowie bei den in Folge der Pariser Weltausstellung in Vincennes vorgenommenen Proben ernteten diese Geschosse hinsichtlich ihrer Bewegungskraft und Sicherheit nicht geringes Lob in technischen Kreisen, sodaß die deutsche Artillerie auch durch diese Leistung, die nicht der Vernichtung, sondern der Erhaltung von Menschenleben dienen soll, rühmlichst sich bewährt hat.

Uebrigens blieb man auch in England nicht bei den älteren Modellen stehen; die Dennett'sche Fabrik fertigte seit 1860 eine 18pfündige Doppelrakete, die etwa 1100 Fuß weit zu fliegen vermochte, und Colonel Boxer führte 1865 zu Woolwich ein ähnlich construirtes 12pfündiges Projectil vor, dessen durchschnittliche Tragweite auf 1050 Fuß angegeben wird. In England wird die Rakete nach wie vor für das geeignetste Leinengeschoß gehalten; in Frankreich hat man dagegen sich nicht entschließen können, die Rakete einzuführen. Es ist wohl nicht in Abrede zu stellen, daß gegen die Verwendung der Rakete als Leinenträger sich Manches anführen läßt. Selbst die beste Rakete hat bekanntlich eine verhältnißmäßig sehr variable Flugbahn. Schon bei ruhiger Luft wird ihre Tragfähigkeit sehr durch die Seitenstreuung gefährdet, wie viel mehr also bei Wind und Sturm; dazu kommt nun noch, daß eine Leine hinten an jenem Raketenstock befestigt ist, der in Bezug auf Schwere und Länge, Form und Gleichgewichtslage von sehr großem Einfluß auf die Trefffähigkeit ist. Weil sich die Rakete sodann blos mittelst des Quadranten am Schießgestell richten läßt und dieser Holzbock nur sehr wenig Festigkeit besitzt, ist auch die Zielfähigkeit eine ziemlich geringe, sodaß, selbst wenn das Geschoß in seiner Flugbahn verharrt, keine große Garantie für eine Erreichung des Zieles sich bietet. Weil die Rakete endlich eine an sich nur geringe Tragfähigkeit besitzt, keine stoßende, sondern nur eine ziehende Kraft entwickelt, muß die für sie bestimmte Leine so leicht und dünn wie möglich gewählt werden; hieraus

aber entsteht der Nachtheil, daß die Leine auch bei dem besten Abwickelungsapparate nicht immer hält.

So erklärt es sich, daß troß der stets größer werdenden Leistungen der Rettungsrakete seit längerer Zeit schon Versuche gemacht sind, ein wirkliches Schießen der Leine zu ermöglichen und zwar unter Anwendung von Rohr- oder Streich-Geschützen. Auch hier bietet sich uns eine lange Geschichte der verschiedensten Constructionen, unter denen besonders die von G. Delvigne, Bertinetti, d'Houdetot, und Vildieu namhaft gemacht werden müssen. Dem Ersteren gelang es nach vielen Versuchen, der Lösung des Problems nahe zu kommen, indem er statt des Geschosses einen Pfeil anwandte, der länger war als der Lauf des Gewehres oder Geschützes; am Vorderende des Pfeils befestigte er die Schußleine in künstlichen Schlingen, die beim Abfeuern nach einander sich zuziehen und so die Kraft des gefährlichen ersten Stoßes abschwächen. Nach langen Proben ist dies Delvigne'sche System, mit der die Leine 700—800′ weit geschleudert ist, jüngst in Frankreich angenommen worden, das einzige dieser Art, welches — abgesehen von einigen wenigen Houdetot'schen Kanonen — bis jetzt sich practisch bewährt hat.

Auch im Kreise der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist nicht verkannt worden, daß die Frage, ob die Rakete durch ein wirkliches Geschütz oder Gewehr zu ersetzen sei, große Bedeutung habe; bis jetzt ist man indeß noch nicht über die ersten Versuche hinweggekommen, bei denen man besonders davon ausging, daß ein Langgeschoß, wie der Delvigne'sche Pfeil, möglichst zu vermeiden sei, da dasselbe bei schwerem Sturm zu leicht aus der Flugbahn getrieben werde und unmöglich zu einer erheblich größeren Treffähigkeit zu bringen sei, als die in Spandau angefertigte Rakete.

Aus diesen kurzen Mittheilungen über die Bestrebungen zur Herstellung eines geeigneten Leinengeschosses wird man entnehmen, daß für diese Art der Rettungsgeräthe nicht minder

eifrig gearbeitet ist und gearbeitet wird, wie für die Rettungsfahrzeuge. Es hat die Technik Jahrzehnte lang unermüdlich darauf gesonnen, geeignete Werkzeuge zu schaffen, mit denen, sei es auf dem Wege durch's Wasser, sei es durch die Luft, Schiffbrüchigen Hülfe zu bringen ist.

Der Aufgabe, mit solchen Geräthen die Küstenbevölkerung zu versehen, ist man, Schritt haltend mit dem Fortgange der technischen Arbeiten, vielfach in einer Weise nachgekommen, die Bewunderung verdient. Sehen wir auf das Geburtsland des Rettungswesens, so ist das Ergebniß der verschiedenen Bestrebungen ein wahrhaft großartiges. Auf den englischen Küsten gab es im Jahre 1866 nicht weniger als 207 Rettungsfahrzeuge, d. h. Ruder- und Segelböte, sowie Flöße; ferner 265 Rettungsgeschosse, d. h. Mörser und Raketenapparate. Durch diese Werkzeuge sind im genannten Jahre 869 Personen gerettet, im letzten Decennium 7831 Menschen; aus den früheren Jahren heben wir nur hervor, daß die englischen Rettungsgeräthe allein von deutschen Schiffen in den Jahren von 1850—54 1038 Personen gerettet haben. Sehen wir auf das, was an den deutschen Küsten geschehen ist, so waren es unter den Rettungsgeräthen, die an ihnen vorhanden sind, 1866 sechszehn, mit denen 148, und 1867 vierzehn, mit denen 128 Menschenleben dem drohenden Verderben entrissen wurden.

Deutlich ergiebt sich schon aus einer Vergleichung solcher Zahlen, wie viel noch in unserem Lande zu thun ist, um den Anforderungen des Rettungswesens gerecht zu werden. Dies darzulegen braucht man also gar nicht auf die Schwierigkeiten zurückzugehen, die an unseren Küsten der Placirung der Rettungsgeräthe sich bieten, auf die Nothwendigkeit, dieselben oftmals nach Leuchtschiffen oder zu fast menschenleeren Orten zu schaffen, oder auf die weite Entfernung der Gefahrstellen von

dem bewohnten Lande, auf das Fehlen einer telegraphischen Verbindung zwischen den einzelnen Küstenpunkten und den größeren Hafenplätzen, oder auf den Mangel einer zweckmäßigen Verwaltung der sogenannten Strandrechte.

Jedermann wird zugeben, daß die Aufgabe der Rettungsgesellschaften, die gesammten Küsten — bei uns von Borkum bis Memel — mit Fahrzeugen und Geschossen der vorhin beschriebenen Art auszurüsten, keine leichte sei. Zunächst erfordern die beschriebenen Geräthe einen nicht geringen Geldaufwand. Ein vollständiges Rettungsboot bester Construction ist auf 1500 Thlr., ein ausreichender Bootskarren auf 350 Thlr., ein Segel-Rettungsfahrzeug auf 3000 Thlr., ein ganz ausgerüsteter Geschoßapparat auf 650 Thlr. zu veranschlagen; jede Rakete kostet 5 Thlr., jede Schußleine 15 Thlr., jedes Schießgestell 20 Thlr.; dazu kommen die Kosten der Unterhaltung; ein hölzernes Rettungsboot hält etwa 30, ein eisernes etwa 20 Jahre. Das Leinenwerk eines Geschützapparates ist, wenn kyanisirt, mindestens alle 10 Jahre zu erneuern; die Geschosse selbst werden, wie die Schußleinen, bei jeder Benutzung verbraucht. Es erfordert also sowohl die erste Beschaffung, wie die dauernde Instandhaltung, beziehungsweise die fortlaufende Ergänzung, der Rettungsgeräthe einen nicht geringen Aufwand von Geldmitteln, die stets flüssig gehalten werden müssen.

Dies ist aber nicht der schwierigste Theil der Aufgabe der Rettungsgesellschaften; denn ihnen führen die Leistungen der Geräthe, sobald nur die Anzahl der letzteren wirklich ausreichend ist, immer auf's Neue Geldmittel zu, indem sie den Segen des Rettungswesens Jedermann vor die Augen führen. Die Hauptsorge für die Rettungsgesellschaften besteht darin, daß die Küstenbevölkerung in richtiger Weise der ihr gelieferten werthvollen Rettungswerkzeuge sich annehmen muß; es handelt sich um Geräthe, die jederzeit gut in Stand gehalten sein müssen, wenn sie brauchbar sein sollen; das bestconstruirte Peake'sche

Boot ist nutzlos, sowie die Hitze dasselbe ausgetrocknet hat, die bestconstruirte Rakete, in deren Hülse durch Feuchtigkeit die Ladung verdorben ist, vollständig unnütz, das vorzüglichste Geschütz überflüssig, wenn kein Pulver vorhanden ist. Dazu kommt, daß außer den Hauptstücken noch zahlreiche Hülfsmittel nebensächlicher Art unentbehrlich sind: welch' einer Menge von Inventarstücken bedarf nicht ein Fahrzeug, das voll ausgerüstet sein soll, von den Rudern bis zum Anker, und wie complicirt ist erst die Ausstattung der Geschütze mit ihrem Leinenwerk und sonstigem Zubehör. Würde man diese Apparate einfach unter beliebiger Adresse an die Küste senden, so wären sie gewiß sehr bald unvollständig; es ist nothwendig, daß die Küstenbevölkerung geradezu für die Handhabung der ihnen gelieferten Rettungsgeräthe organisirt werde; eigene Stationen sind zu begründen, eigene Posten für den Rettungsdienst, die längs der Küste eine Kette bilden

Eine solche Rettungsstation im einsamen Seedorfe, zumal die mit Ruderboot und Geschütz versehene, bietet einen eigenthümlichen Anblick. In ärmlicher Umgebung, nicht fern von den Fachwerkswänden und Haferstrohdächern, erhebt sich, so dicht am Meere wie möglich, ein wohlunterhaltener Bau, über dessen breiten Pforten das Abzeichen der Rettungsgesellschaft angebracht ist. Neben dem Bau zeigt sich eine Allarmstange, eine Signalglocke oder ein kleiner Böller, die Bevölkerung zusammenzurufen; starke Bohlenlagen oder Knüppeldämme führen zu den Thüren des Schuppens. Im Innern desselben finden wir die Rettungsgeräthe so aufgestellt, daß sie jeder Zeit gebraucht werden können. Das fertig ausgerüstete Boot ruht auf dem Wagen, mit dem es fortgeschafft werden soll, oder auf dem Helgen, auf dem es in's Wasser hinabzulassen ist; an den Seiten ist Tau- und Segelwerk aller Art aufgehäuft; dort finden sich Reserveruder und Reserveanker, Bojen, Draggen, Laternen, Compasse und und was sonst noch dahin gehört. An der anderen Seite des

Schuppens steht der Karren für das Rettungsgeschütz, bepackt mit den Tauen zum Hin- und Herziehen, den Kasten für die Schußleinen, der Boje, in der die Schiffbrüchigen durch das Wasser geholt werden, und dergleichen mehr. Daneben steht das Geschütz selber oder der Kasten, in dem die Geschosse sich befinden. An einem anderen Platze ist in einem Schranke die Nothapotheke aufbewahrt, welche alle Heil- und Nahrungsmittel enthält, die ermatteten oder verwundeten Schiffbrüchigen gereicht werden müssen, aber im Dorfe nicht vorhanden sind; da finden wir die verschiedensten Theile, vom Pflaster bis zum Liebig'schen Fleischextract und von den Theesorten bis zur Opiumtinctur. An der Thür des Schrankes lesen wir die Instruction über den Gebrauch der verschiedenen Mittel, nach der zu handeln ist, wenn kein Arzt geholt werden kann; daneben stehen auf großem Placate die durch Bilder erläuterten Regeln zur Rettung scheinbar Ertrunkener. Dann betrachten wir in besonderem Verschlage ein sorgsam aufgehobenes Bündel Signalraketen und Leuchtfeuer, welche Nachts benutzt werden, theils um das Wrack von den Operationen der Station in Kenntniß zu setzen, theils um den Bootsmannschaften während der Fahrt Zeichen zu geben, theils auch um das Wrack bei dem Abfeuern der Geschütze zu beleuchten. Oben an den Dachbalken hängen in langer Reihe Schwimmgürtel, welche die Mannschaften anlegen müssen, sowie sie in Dienst treten, starke, über Brust und Rücken gehende Harnische auf festem Kork, welche nicht gestatten, daß der Körper, der sie trägt, versinke, und somit die Möglichkeit bieten, daß Jeder, der von seinem Posten in's Meer geworfen wird, wieder aufzufangen ist.

Außen an den Thürflügeln lesen wir wieder auf einer Reihe von Anschlägen verschiedene Vorschriften über die Station. Hier ist die Instruction über die Handhabung und Instandhaltung der verschiedenen Geräthe, über das regelmäßige Abhalten von Versuchen und Uebungen, über die Inspectionen

der Anstalt und ähnliche Dinge angeheftet; ein zweites Placat enthält einen Auszug aus den Satzungen der betreffenden Gesellschaft, in dem besonders die Bestimmung in die Augen fällt, daß die Rettungsgeräthe, damit sie stets dienstbereit sind, einzig und allein um Menschenleben zu erhalten verwendet werden dürfen, nicht für Bergezwecke, Lootsendienste oder ähnliche Arbeiten. Auf einer anderen Platte lesen wir, welche Männer im Dorfe den Stationsausschuß bilden, der über die ganze Einrichtung zu wachen hat; wer von diesem Ausschuß zum Vormann des Posten ernannt ist, zum Träger des Commando, wenn die Rettungsgeräthe in Dienst treten sollen, ferner die Besitzer von Pferden, mit denen wegen des Transportes der Geräthe Contracte geschlossen sind, und die Personen, welche sich fest als Mitglieder der Stationsmannschaft haben anschreiben lassen.

Das Bedienungscorps, das in der Regel für jede Uebung und jede Rettung festen Lohn erhält, muß aus den tüchtigsten Seeleuten bestehen, die sich finden lassen. Während in größeren Hafenstädten die Mannschaft leicht zu beschaffen ist — an manchen englischen Plätzen dieser Art haben sich hierfür Freiwilligenschaaren mit militärischer Organisation gebildet — sind in kleinen Dörfern hin und wieder alle auf dem Meere befahrenen Leute zu nehmen; auf einsamen Inseln genügen bisweilen sogar nicht die männlichen Bewohner des ganzen Eilandes und auf die Hülfe der Frauen muß gerechnet werden, die es dort den Männern an Körperkraft und an Energie oft gleich thun. Zum Stationsvormann ist eine besonders zuverlässige Person zu wählen und zugleich eine solche, welche der ganzen Anstalt mit eigener Verantwortung vorzustehen vermag; deshalb pflegt sein Amt mit festem Gehalt verbunden zu sein. Während in den Hafenstädten hierfür Lootsencommandeure zu gewinnen sind, ist es an der Küste oft schwer, angesehene und erfahrene Leute zu erhalten; in manchen Ländern hat man deshalb Zollwächter, Strandvögte oder ähnliche Bedienstete zu Vorleuten

der Stationen gemacht, nicht immer unter ungetheilter Zustimmung des Bedienungscorps. Viel hängt auch von dem Stationsausschusse ab, der, unentgeltlich fungirend, die letzte Gliederung der Vereinsorganisation ist und zwischen den Leitern der Gesellschaft und ihren einzelnen Anstalten die Verbindung herzustellen pflegt. Prediger und Lehrer an den Stationsorten, Officiere der Küstenwache, von der Regierung mit den Strandgutangelegenheiten betraute Commissare und ähnlich gestellte angesehene Männer haben vielfach sich bereit finden lassen, dies Ehrenamt zu übernehmen, das nur dann wirksam verwaltet werden kann, wenn seine Träger auch sonst in den Küstenbereichen Einfluß zu äußern vermögen.

So organisirt sich die Selbsthülfe an den Küsten selber; das Vereinsgeflecht, das über das ganze Land ein Netz spannt, findet seine Knoten an den Seegrenzen desselben. Hat ein solcher Organismus, dies Zusammenwirken der verschiedensten Elemente an den der Cultur oft so fern liegenden Meeresgestaden, in sich wirkliche Kraft, so ist mit ihm von selbst jener Impuls hervorgerufen, der, wie Eingangs bemerkt ist, der Küstenbevölkerung gegeben werden muß, wenn das Rettungswerk mit voller Hingabe, mit größter Energie betrieben werden soll. In der Stationsgenossenschaft erzeugen die eigenen Thaten und deren Anerkennung seitens aller Organe der Gesellschaft, die Nachrichten über die Leistungen der Cameraden an anderen Punkten der Küste, fröhliches Selbstvertrauen, das Bewußtsein nicht umsonst zu handeln und zu wagen, die Ueberzeugung eine Pflicht der Humanität mit einem nationalen Ehrendienst verbunden zu haben.

Allein die Rettungsvereine suchen einen noch stärkeren Ansporn in die Gemüther zu bringen: an den Küsten wird von den Kanzeln verlesen, daß die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger für jedes aus wirklicher Seegefahr in den Küstengewässern gerettete Menschenleben eine feste Belohnung zahlt,

mögen dabei ihre eigenen Rettungsgeräthe benutzt sein oder nicht, und daß jeder Stationsausschuß das Recht hat, ohne Verzug diese Belohnung Namens der Gesellschaft dem Retter zu geben. Ueberall ist bekannt gemacht, daß Jeder, der dem Stationsvormann die erste Kunde von einem Seeunfall durch Wort, Schrift oder Zeichen überbringt, ebenfalls ein festes Entgelt für seine Bemühung empfängt. Mit großen Lettern steht an jedem Stationsschuppen, daß außerordentliche Anstrengungen, mögen sie Erfolg haben, oder nicht, mit außerordentlichen Prämien anerkannt werden, die in Geld, in Medaillen, Ehrenschreiben 2c. bestehen.

Es sind nicht blos mächtige Triebe des erwerbsüchtigen Menschen, die hierdurch angeregt werden; jene Ehrengaben, die auf dem Principe beruhen, daß jeglicher Dienst einer Gegengabe, eines inneren und eines materiellen Lohnes werth sei, rufen auch die edleren Motive in den Menschen wach, das Bewußtsein, daß, was der Einzelne thut, die Gesammtheit dankt, daß Aufopferung und Heldenmuth nicht blos der Form nach geehrt wird, daß jede That, die im Dienste der Menschlichkeit für eine nationale Sache geschieht, dem Ganzen zur Empfindung kommt. So sind die entlegenen, fast unzugänglichen Districte der Küsten mit der hinter ihnen liegenden Culturwelt äußerlich und geistig verbunden.

Die Deutschen haben noch keine Rettungsstatistik, keine Schiffbruchtabellen, keine Wrackkartan; ihre maritim-littoralen Verhältnisse sind noch in jeder Beziehung vernachlässigt; was man für ihr Rettungswesen in practischer Hinsicht geschaffen hat, ist noch ein Anfang; die vorstehende Darstellung entbehrt nothgedrungen fast ganz der directen Hinweise auf das, was an den deutschen Küsten Noth thut. Allein wir Deutsche haben erkannt, daß wir ein Seevolk bilden, obwohl wir im Herzen

Europa's sitzen; unsere Handelsflotte, die drittgrößeste der Welt, hat Einheitlichkeit und nationalen Character erhalten; unsere Kriegsmarine wird aus den gegebenen Anfängen glorreich sich entwickeln, und der Gedanke, daß unsere Meere uns hohe Rechte verleihen, wird dem anderen, daß unsere Küsten uns heilige Pflichten auferlegen, seine Weihe geben. Deshalb dürfen wir die allgemeinen Betrachtungen über das Rettungswesen zur See wohl mit dem Hinweis auf die eigenen Bedürfnisse schließen. Die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, erstanden in einer Zeit, da noch die nationale Einheit fehlte, aber schon damals im nationalen Sinne geschaffen, sei jedem Deutschen empfohlen, damit sie an unseren Küsten energisch und nachhaltig ausführen könne, was in den Worten dieses Vortrages als die Aufgabe des Rettungswesens zur See vorgeführt ist.



(766)

Berlin, Druck von Gebr. Unger (C. Unger), Königl. Hofbuchdrucker.